Bundesministerium
Land- und Forstwirtschaft,
Klima- und Umweltschutz,
Regionen und Wasserwirtschaft

bmluk.gv.at

Bundesministerium für Innovation,
Mobilität und Infrastruktur - Abteilung II/3 -
Infrastrukturplanung
z.H. DI Dr. Florian Aschauer
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Sektion VI - Umwelt und Klima

Sekt-6@bmluk.gv.at
+43 1 71100 611354

Geschäftszahl: 2026-0.757.807

Ihr Zeichen: 2026-0.723.157

Stellungnahme im Rahmen der erneuten Einbeziehung von Umweltstellen für den Vorschlag einer Netzveränderung gem § 3 Abs 3 Z 4 SP-V-G betreffend die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft (BMLUK) wurde am 28.08.26 vom Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) die Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme im Rahmen der erneuten Einbeziehung von Umweltstellen für den Vorschlag einer Netzveränderung gem § 3 Abs 3 Z 4 SP-V-G betreffend die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße übermittelt (Geschäftszahl: 2026-0.723.157). Dazu wird rechtzeitig innerhalb der erstreckten Frist die nachfolgende Stellungnahme abgegeben (Bestätigung der Fristerstreckung bis zum 16.09.26 durch Florian Aschauer am 11.09.26 per E-Mail):

Seitens des Initiators werden nun Planfall 1 („vor der BStG-Novelle 2006“) und Planfall 2 („nach der BStG-Novelle 2006“) verglichen. Mit Planfall 2 geht im Zuge der geänderten Trassenführung der A 22 eine weitere neu zu errichtende Donauquerung (durch die A 22) auf Höhe des Pumpwerks Donauinsel einher, zusätzlich zur Donauquerung auf Höhe des Ölhafens (durch die S 1), was sich mit den Einträgen im Verzeichnis 1 des BStG deckt. Anlässlich der Einbeziehung der **geänderten Trassenführung der A 22**, für die bis dato kein SUP-Screening bzw keine SUP durchgeführt wurde, in den Planfall 2 wird um entsprechende **Analyse der Umweltauswirkungen** gebeten **(weitere Donauquerung (durch die A 22) auf Höhe des Pumpwerks Donauinsel, Verkehrsbauwerk A 22/A 4)**. Den Umweltstellen liegen keine Informationen zur genauen Lage und Ausführung vor, auf Basis derer Einschätzungen zu möglicherweise betroffenen Schutzgütern (zB Boden, Lebensräume, Arten, Lärm)

abgegeben werden könnten.

Dem Bauprogramm der ASFINAG 2026 - 2031 ist nicht zu entnehmen, dass die A 22 zwischen dem Knoten Kaisermühlen und einem Knoten Simmering in absehbarer Zeit realisiert werden soll. Zudem gibt es zu diesem Bauvorhaben weder einen Realisierungszeitplan noch ein UVP-Verfahren. Weiters ist anzumerken, dass die Verbindung Hirschstetten - Raasdorf in Planfall 2 – wie im BStG nach der Novelle 2006 angeführt – als durchgängiger Autobahnabschnitt der A 23 modelliert wird. Für eine **Darstellung des tatsächlich zu erwartenden Verkehrsgeschehens im regionalen Gesamtverkehrssystem** wird daher die **Entwicklung eines weiteren Planfalls** angeregt. Dieser dritte Planfall sollte ohne Verlängerung der A 22 zur A 4, ohne die A 24 (mittlerweile nicht mehr im Verzeichnis 1 des BStG enthalten), mit dem letztgültigen Planungsstand von Stadtstraße bzw S 1 Spange (anstatt durchgängiger A 23; das letztgültige Screening-Dokument zur S 1 Spange zeigt signifikante Unterschiede in der Verkehrsbelastung in Abhängigkeit der Ausführung dieser Verbindung) und ggf ohne die S 8 (ebenfalls nicht im Bauprogramm der ASFINAG 2026 - 2031 enthalten) abgebildet werden. (Zur Veranschaulichung des vorgeschlagenen dritten Planfalls kann teilweise auf die „S 1 Visualisierung Schwechat bis Süßenbrunn“ der ASFINAG zurückgegriffen werden, siehe https://media.asfinag.at/media/1fbd2il3/s1_schw-sbr_vaplus_3-21.pdf. Diese enthält keine Verlängerung der A 22 zur A 4 und den letztgültigen Planungsstand der Stadtstraße bzw S 1 Spange.)

Zu den **Verkehrsanalysen** betreffend die Planfälle 1 und 2 wird angemerkt, dass abseits der Bilddateien keine weiterführenden Informationen zum Verkehrsmodell (Kalibrierungsfaktoren, Sensitivität, Netzqualität und dergleichen) vorliegen.

Zum Kriterium **„Nutzung kleiner Gebiete auf lokaler Ebene“ iSv Art 3 Abs 3 der SUP-RL (2001/42/EG)** ist anzumerken, dass Stadtautobahnen neben ihrer Funktion für den regionalen und städtischen Verkehr häufig eine überregionale Netzfunktion erfüllen. An den Knoten Erdberg und Kaisermühlen treffen sich mit A 2/A 23/S 2/A 5 und A 6/A 4/A 22/S 5/S 33/A 1 zwei Korridore der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V), die der Abwicklung von überregionalem bzw Transitverkehr dienen. Wenngleich in Ost-West-Beziehung (TEN-Korridor Rhein-Donau) der Transitverkehr derzeit hauptsächlich über die S 1 und die A 21 abgewickelt wird, wäre durch die Möglichkeit der Umfahrung der genannten Knoten und entsprechende Reisezeitgewinne eine Verkehrsverlagerung hin zur Verlängerung der A 22 zu erwarten. Dazu liegen keine Informationen vor, die eine abschließende Beurteilung erlauben.

In Kapitel 3.4.3.5 werden in Tabelle 4 Grenzwerte gemäß IG-L und Irrelevanzschwellen gemäß RVS 04.02.12 angeführt. Es wird darauf hingewiesen, dass mit der **Luftqualitäts-RL (2024/2881) geänderte Grenz- und Zielwerte** festgelegt wurden, die ab 2030 einzuhalten sind. Die Luftqualitäts-RL (2024/2881) ist bis Ende 2026 in nationales Recht umzusetzen. Die in Tabelle 4 angeführten Grenzwerte sind daher zum Prognosehorizont 2040 nicht mehr gültig; entsprechend wären die Irrelevanzschwellen anzupassen. Ebenso zeigt die aktuelle Belastungssituation im Untersuchungsgebiet im Vergleich zu den ab 2030 einzuhaltenden Grenzwerten, dass die Einhaltung der Grenzwerte für den Luftschadstoff PM2,5 voraussichtlich am herausforderndsten sein wird. Zu **PM2,5** liegen keine Informationen vor, es werden daher entsprechende **Ergänzungen** angeregt.

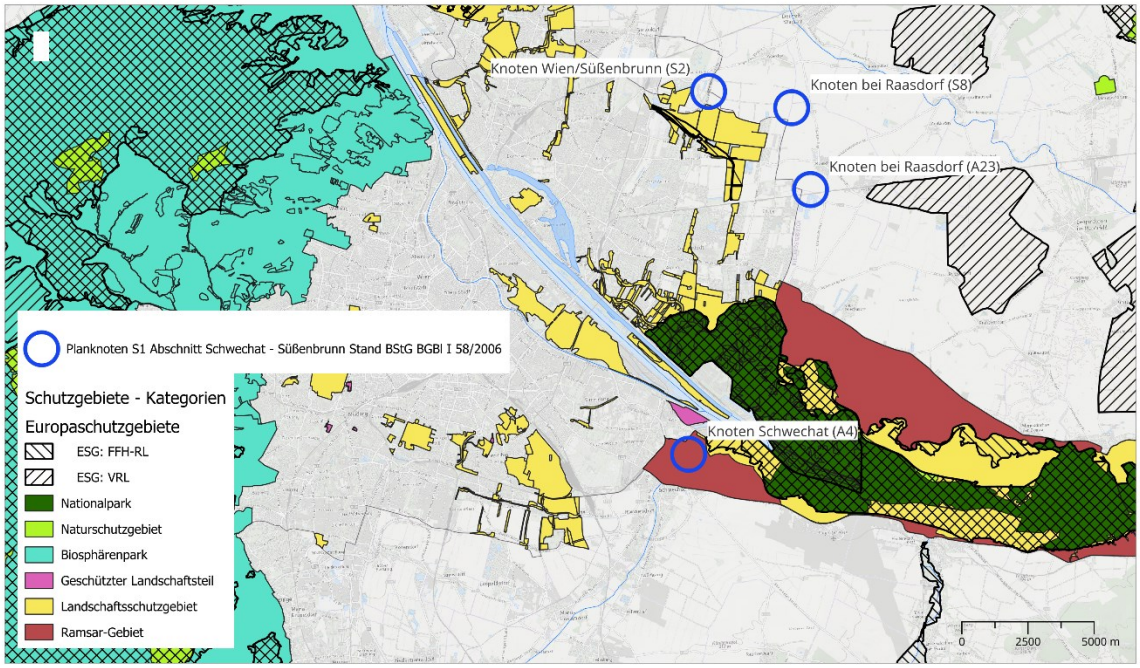
Betreffend die Analysen zur **Lärmentwicklung** wird angemerkt, dass die meisten der angeführten möglichen Maßnahmen, die zur Kompensation von Auswirkungen bei Nachbarn – bewertet nach dem Grenzwertregime der BStLärmIV – angeführt werden, nicht in den Zuständigkeitsbereich des Bundes fallen und gem § 9 Abs 5 BStLärmIV wäre es auch zulässig, im untergeordneten Straßennetz den Lärmschutz ausschließlich durch objektseitige Maßnahmen sicherzustellen. Informationen dazu, **wie das Setzen von Maßnahmen an Landes- und Gemeindestraßen ggf sichergestellt werden kann oder ob in diesem Bereich nur passive Maßnahmen zu erwarten sind**, wären aufschlussreich. Sollten nur passive Maßnahmen zu erwarten sein, wären Informationen zum Freiraumschutz zu ergänzen. Auch eine **Analyse der Auswirkungen auf die Ruhigen Gebiete gem Wiener Umgebungslärmschutzgesetz bzw -verordnung** wird angeregt.

Zur Analyse der **naturschutzfachlichen Auswirkungen** ist anzumerken, dass inzwischen der **Bericht gem Art 17 der FFH-RL (92/43/EWG) für die Berichtsperiode 2019 - 2024** vorliegt (siehe https://reportnet.europa.eu/public/dataflow/1525; https://nature-art17.eionet.europa.eu/article17/habitat/report/?period=6&group=Freshwater+habitats&country=AT&region=). Auch liegt der **Bericht gem Art 12 der VSch-RL (2009/147/EG) für die Berichtsperiode 2019 – 2024** vor (siehe https://reportnet.europa.eu/public/dataflow/1438; https://nature-art12.eionet.europa.eu/article12/report?period=3&country=AT). Es wird ein Abgleich der Bewertungen der Berichtsperioden angeregt, um ein aktuelles Bild des Status der Schutzgüter und deren Entwicklungstrends zu erhalten.

Es wird darauf hingewiesen, dass – auf Basis der vorgelegten Informationen – erhebliche **Auswirkungen** der Netzveränderung **auf die im nahegelegenen Schutzgebietsverbund (siehe untenstehende Grafik) und im Umland beheimateten Arten sowie auf das Ökosystem als Ganzes** nicht ausgeschlossen werden können, **insbesondere während der Bauarbeiten sowie im Betrieb an den Tunnelportalen und den Lüftungsschächten**. Es

werden daher **naturschutzfachliche Analysen, inkl Darstellung der Auswirkungen auf die verordneten Erhaltungsziele der möglicherweise betroffenen Schutzgebiete**, angeregt. In der nachfolgenden Grafik ist die Schutzgebietskulisse dargestellt:

Schutzgebietsverbund im Nahbereich der S1 Schwechat - Süßenbrunn



Quelle: BEV, basemap.at, www.umweltbundesamt.at
Bearbeitung: 2026/09/08

Wie in der Grafik ersichtlich, setzt sich der Schutzgebietsverbund aus verschiedenen Schutzgebietskategorien zusammen. Im Nahbereich der S1 Schwechat – Süßenbrunn sind in der Grafik folgende Schutzgebiete ersichtlich, die – einzeln und/oder als Schutzgebietsverbund – möglicherweise betroffen sein könnten (siehe auch https://www.wien.gv.at/umwelt/schutzgebiete-schutzobjekte#stadtplan; https://www.noe.gv.at/noe/naturschutz/schutzgebiete_naturdenkmaeler.html):

- Nationalpark Donau-Auen (Wien, Niederösterreich)
- Ramsar:
  - Donau-March-Thaya-Auen (Niederösterreich)
  - Untere Lobau (Wien)
- Natura 2000:
  - Donau-Auen, AT1204V00 – VSch (Niederösterreich)

- Donau-Auen östlich von Wien, AT1204000 – FFH (Niederösterreich)
- Donau-Auen, AT1301000 – VSch, FFH (Wien)
- Breitenlee, AT1306000 – VSch, FFH (Wien)
- Feuchte Ebene – Leithaauen, AT1220V00, AT1220000 – VSch, FFH (Niederösterreich)
- Sandboden Praterterrasse, AT1213V00 – VSch (Niederösterreich)
- Pannonische Sanddünen, AT1213000 – FFH (Niederösterreich)

- Naturschutzgebiet Lobau-Schüttelau-Schönauer Haufen (Niederösterreich)
- Geschützter Landschaftsteil Blaues Wasser (Wien)
- Landschaftsschutzgebiete:
  - Donau-March-Thaya-Auen (Niederösterreich)
  - Donaustadt (Wien)
  - Prater (Wien)

Der Nationalpark Donau-Auen weist dabei den höchsten Schutzstatus auf und stellt auch das zentrale Element des Alpen-Karpaten-Korridors östlich von Wien dar, siehe https://geonetwork.lebensraumvernetzung.at/geonetwork/srv/ger/catalog.search#/metadata/90e852dc-8cb5-4f8d-a571-daa333d3ef64. Dieser Korridor strahlt auf beiden Uferseiten in Nord- und Süd-Richtung in das Umland aus und verbindet die beiden Gebirgsräume. Das Ramsar Gebiet Donau-Auen und einige Landschaftsschutzgebiete flankieren den Nationalpark Donau-Auen. Sowohl der Nationalpark Donau-Auen als auch die weiteren Gebiete in Niederösterreich und Wien (Breitenlee, Feuchte Ebene – Leithaauen, Sandboden Praterterrasse, Pannonische Sanddünen) sind ein wichtiger Bestandteil des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000.

Mit Blick auf das **Schutzgut Boden** wird darauf hingewiesen, dass **entlang des ersten geplanten Verwirklichungsabschnittes** der S1 Schwechat – Süßenbrunn bei einer Realisierung der Strecke **landwirtschaftlich genutzter Boden im Ausmaß von mehr als 120 ha** verloren gehen würde, **etwa 60 ha davon** sind **BEAT-Flächen** (siehe https://secure.umweltbundesamt.at/beat/). Relevant wäre iZm dem Schutzgut Boden eine **Beschreibung sämtlicher Tunnelportale**. Ab einer Überdeckung von mehr als 2 m sind Auswirkungen auf den Boden durch den Tunnelbereich idR als gering einzustufen. Im Bereich der Portale und sonstiger Einbauten kommt es jedoch üblicherweise zu Abgrabungen, die entsprechend darzustellen sind (siehe

https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0983.pdf).

Abschließend wird angeregt, die **Bewertungen in den Tabellen 3.4.4.1 sowie 3.4.4.2 auf Basis der obenstehenden Aspekte zu aktualisieren.**

Für Rückfragen steht Ihnen die Sektion VI gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

16. September 2026
Für den Bundesminister:
Mag. Dr. Jürgen SCHNEIDER

Elektronisch gefertigt

Bundesministerium Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft	Unterzeichner	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft
	Datum/Zeit	2026-09-16T20:01:25+02:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	1197990292
Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur und des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.bmluk.gv.at/amtssignatur	